

---

**Fra:** TMFKP MKB Rådhuspost

**Sendt:** 13. marts 2025 14:49

**Til:** Jakob Næsager (Borgerrepræsentationen)

**Emne:** Svar på spørgsmål stillet af Jakob Næsager (C) om hvordan forvaltningen har fulgt op på Trængselskommissionens anbefalinger fra 2013, eDoc-nr. 2025-0068392

Kære Jakob Næsager, MB

På vegne af vicedirektør Peter Højer, Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold, fremsendes svar på spørgsmål stillet den 21. februar 2025 om, hvordan forvaltningen har fulgt op på Trængselskommissionens anbefalinger fra 2013.

Med venlig hilsen

**Frederik Brynaa Hansen**

Politisk koordinator

MKB Sekretariat

---

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



## Besvarelse vedrørende opfølgning på Trængselskommissionens anbefalinger

Medlem af Borgerrepræsentationen Jakob Næsager (C) har den 21. februar 2025 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

### Spørgsmål

*Hvordan har forvaltningen fulgt op på Trængselskommissionens anbefalinger fra 2013, jf. vedhæftede notat fra TMF fra den 1. oktober 2013?*

### Svar

Teknik- og Miljøforvaltningen har løbende arbejdet med en række af de "elementer af særlig interesse for Teknik- og Miljøudvalget" som er beskrevet i vedlagte notat fra oktober 2013. Forvaltningen vurderer dog, at det forudsætter en relativ omfattende og ressourcekrævende analyse af projekter og andre tiltag fra 2013 til i dag at kunne svare fyldestgørende på spørgsmålet om, hvad status er for hver af 18 elementer i notatet.

Forvaltningen sammenholdt dog i 2023 trafikudviklingen i København og i hovedstadsområdet med de forudsigelser, som Trængselskommissionen baserede sine anbefalinger på i deres betænkning fra 2013. Resultaterne er indsat nedenfor.

Indledningsvis skal det bemærkes, at der er følgende forbehold:

- at det ikke var muligt at finde direkte sammenlignelige tal for en del af forudsigelserne, da de geografiske inddelinger ikke er sammenlignelige med Københavns Kommunes data.
- at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har det fulde overblik over, hvilke forudsætninger der indgår i de enkelte scenarier.
- at betragtningerne er overordnede indikationer af, om forudsigelserne holder eller afviger.

I det følgende sammenlignes status i 2023 med basisfremskrivninger fra Trængselskommissionens arbejde i 2013. Dvs. de trafikale forudsigelser uden nye projekter. Grunden til dette er, at der i Trængselskommissionens scenarieberegninger lå en række projekter,

**12-03-2025**

Sagsnummer i F2  
2025 - 4162

Dokumentnummer i F2  
184621

Sagsnummer i eDoc  
2025-0068392

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

hvoraf kun nogle er gennemført. Herunder udestår fx roadpricing, som var et væsentligt initiativ i kommissionens anbefalinger. Forvaltning har ikke fuld indsigt i, hvordan dette og andre initiativer er kodet og/eller indarbejdet i scenarieberegningerne i kommissionens betænkning. En mere omfattende udredning af hvilke projekter i scenarierne, der i realiteten er gennemført, og hvilke effekter disse har haft, kræver et større studie. Der er desuden gennemført en række projekter i perioden, som ikke indgik i Trængselskommissionens arbejde, men som også har indflydelse på udviklingen.

### **Centrale forudsigelser i Trængselskommissionens betænkning i forhold til status i dag:**

1. *Befolkningen i de indre bydele<sup>1</sup> vil stige med 16% fra 2012 til 2025 (fra 649.000 indbyggere i 2012 til 751.000 indbyggere i 2025)*

De indre bydele i Trængselskommissionens betænkning er defineret som Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Prognosen for befolkningsudvikling i de indre bydele rammer meget tæt på den faktiske udvikling. Befolkningen i København er i 2022 ca. 645.000 og på Frederiksberg ca. 103.000 (samlet ca. 748.000) (KK's og Frederiksberg Kommunes befolkningstal). Befolkningen i Københavns Kommune har været støt stigende, imens den på Frederiksberg har været let faldende de seneste år. Det vurderes, at prognosen har været meget præcis.

Prognosen for hovedstadsområdet<sup>2</sup> var en stigning med 7% fra 1,92 mio. indbyggere i 2012 til 2,05 mio. indbyggere i 2025. Status i 3. kvartal 2023 er ifølge Danmarks Statistik, at befolkningen er 2,08 mio. indbyggere og vil forventeligt stadig stige en smule det kommende år. Overordnet set har det dog været nogenlunde retvisende for den generelle udvikling.

2. *Trafikkens pres ventes at stige inden for alle transportformer frem mod 2025*

2.1. *Antallet af kørte kilometer i de indre bydele forventes at stige med 9,1% fra 2012-2025.*

Ifølge Københavns Kommunes tællinger er der sket et fald på ca. 2% i antallet af kørte kilometer i perioden 2012 til 2022. DTU's Transportvaneundersøgelse understøtter tællingernes konklusion og peger på, at faldet kan være større endnu i perioden (TU data).

I Trængselskommissionen "best case" scenarieberegning, hvor strategiens tiltag er indregnet (se bilag 1 for liste over tiltag), forudsås en vækst på ca. 8% i antallet af bilture. Det er stadig markant ved siden af realiteten i København selvom flere initiativer, der havde til formål at reducere trængslen, ikke er realiseret. En del af årsagen kan være, at kommuner gennemfører lokale initiativer for at begrænse biltrafik og trængsel, hvilket modellerne ikke kan forudse. Eksempler på dette kan være begrænsning af biltrafik med hastighedsnedsættelser, vejomdannelser såsom Nørrebrogades omdannelse o.l. Det er forvaltningens erfaring, at trafikmodeller har tendens til at overestimere udviklingen i fremtidens biltrafik.

---

<sup>1</sup> **Indre bydele:** København og Frederiksberg.

<sup>2</sup> **Hovedstadsområdet (Svarer til Region Hovedstaden):** København og Frederiksberg, Ballerup, Brøndby, Dragør, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Albertslund, Hvidovre, Høje-Taastrup, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Ishøj, Tårnby, Vallensbæk, Furesø, Allerød, Fredensborg, Helsingør, Hillerød, Hørsholm, Rudersdal, Egedal, Frederikssund, og Greve.

Tendenser understøttes af forskellige videnskabelige studier fra ind- og udland, herunder bl.a. Bleijenberg 2017.

*2.2. Kollektiv trafik: Forventet vækst i den kollektive trafik i hovedstadsområdet på 15% i antal personture pr. hverdagsdøgn og ca. 26% stigning i det samlede antal passagerkilometer frem mod 2025.*

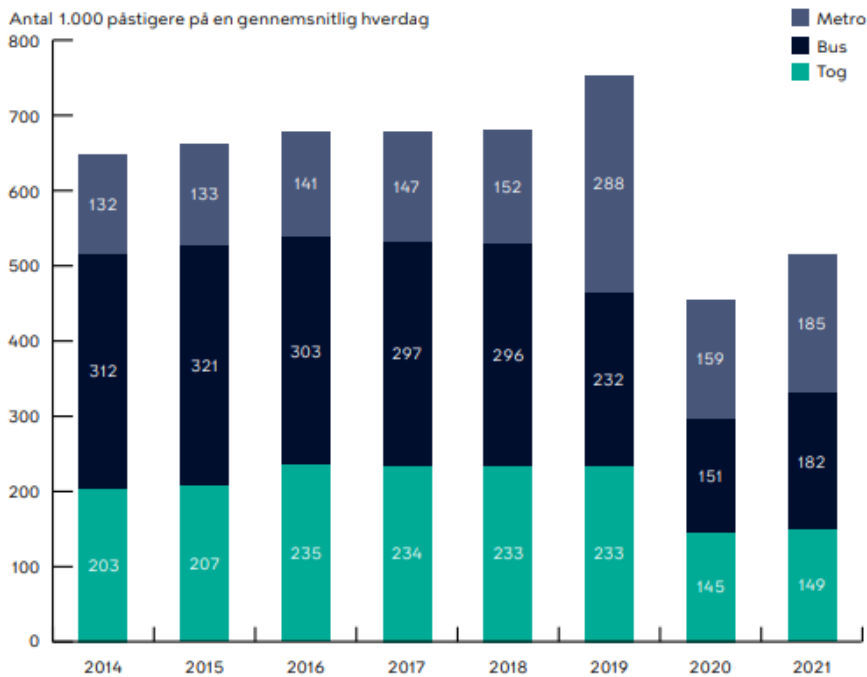
For hele hovedstadsområdet forudså kommissionens beregninger en samlet stigning i antallet af påstigere i den kollektive trafik på ca. 20% fra 2021-2025. Væksten i fremskrivningerne var drevet af en massiv udvikling i antallet af passagerer i metroen som følge af bl.a. MetroCityringens åbning. Busser og S-tog så et fald i antal påstigere på henholdsvis ca. -20% for busserne og -8% for S-toget i Trængselskommissionens fremskrivninger.

For kollektiv trafik er det sværere at tegne et tydeligt billede af den faktiske udvikling. Det skyldes kombinationen af metro Cityringens åbning og sammenfaldet med Corona pandemien, der tog særligt hårdt på de kollektive transportformer, og en begrænset adgang til data.

Københavns Kommune er ikke i besiddelse af eksakte data for hovedstadsområdets samlede kollektive trafik. Det skyldes bl.a., at der ikke er offentlig adgang til historisk udvikling i antallet af personture og passagerkilometer i busserne længere end fire år tilbage. Vi er dog i besiddelse af opgørelser af påstigere i den kollektive trafik i Københavns Kommune fra 2014 til 2021, som blev lavet i forbindelse med Status på København 2022. Herudover opgør Danmarks Statistik antallet personkilometer i S-tog og Metro. Ovennævnte data kan i nogen grad bruges til sammenligning mellem Trængselskommissionens forudsigelser og den faktiske udvikling.

I 2019, før pandemien, havde MetroCityringens åbning medført en stigning på 118% i antallet af påstigere i metroen. Samtidig faldt antallet af påstigere på busserne i København med -26%. Togtrafikken i Københavns opgørelser dækker både påstigere i S-tog og regionaltoget, hvorfor de ikke kan sammenlignes direkte med fremskrivningerne fra Trængselskommissionens betænkning. Togtrafikken i København så dog ud til at holde niveau trods åbningen af Metro Cityringen, indtil al kollektiv trafik blev ramt af pandemien. Pandemiens og Metroåbningens effekt kan aflæses i nedenstående diagram, der viser udviklingen i den kollektive trafik i København (Status på København 2022).

Figuren viser udviklingen i antallet af påstigere i den kollektive trafik fordelt på transportmidler.



Figur 1: Kilde: Københavns Kommunes beregninger pba. DSB, Movia og Metro-selskabet.

### Væsentligste forskelle mellem forudsigelser og faktisk udvikling

#### Passagerkilometer i S-toget:

Trængselskommissionens forudsigelse: Fald på -9,9% i antallet af passagerkilometer i 2025.

Faktisk udvikling i 2023 er en lille stigning på 0,6%. Stigningen er på trods af Corona og så i 2019 ud til at være noget større med en stigning fra 2013 til 2019 på over 5%, før der indtræf et større fald som følge af Corona-pandemien.

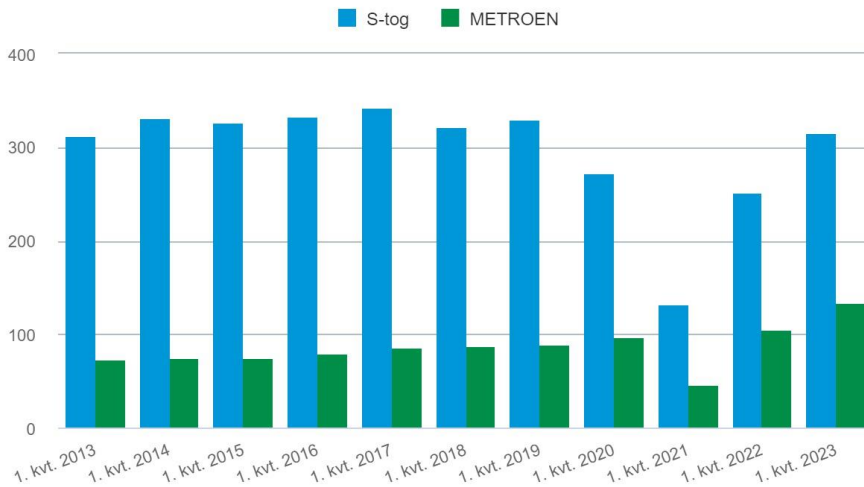
#### Metroen:

Trængselskommissionens forudsigelse: Stigning på 159% i antallet af passagerkilometer.

Faktisk udvikling i 2023 er en stigning på ca. 81%. MetroCityringens åbning faldt sammen med Coronapandemiens udbrud, hvilket betød en kraftig reduktion i antallet af passagerer fra starten.

## Jernbanetransport af passagerer

Enhed: Mio. personkm | Transporttype:



3. Cykeltrafikken<sup>3</sup> vil stige med ca. 2,5 % i hovedstadsregionen fra 2012-2025 og med Trængselskommissionens Initiativer forventes yderligere 2,5% stigning i antallet af personture på cykel.

3.1. Den faktiske udvikling i antallet af personture på cykel i Region Hovedstaden<sup>4</sup> var ved seneste opgørelse 0 % fra 2012-2022. Det skal dog nævnes, at udviklingen fra 2012-2019 før Corona-pandemien var en stigning på 5% i cykeltrafikken for Region Hovedstaden (Region H's cykelregnskab).

4. Bilejerskab: Bilejerskabet i de indre bydele vil stige med 14,4% fra 2012-2025.

4.1. I København er bilejerskabet steget med ca. 13,9 % fra 2012 til 2023 og har været støt stigende siden 2012. For København passer prognosen således ret præcist, da vi forventer, at stigningen fortsætter. I København er bilejerskabet således 263 biler pr. 1000 voksne i 2023.

OBS: Vi har ikke præcise data for Frederiksberg for den pågældende årrække, men udviklingen i bilejerskabet har ligeledes været stigende på Frederiksberg - ca. 13,2% fra 2019 til 2022.

## Opsamling

Samlet set viser data, at nogle af Trængselskommissionens forudsigelser har været tættere på virkeligheden end andre. Især med hensyn til biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik har der været afvigelser fra forudsigelserne.

Trængselskommissionens forudsigelser omkring befolkningsudvikling i både de indre bydele og regionen som helhed har vist sig at være tæt

<sup>3</sup> Opgjort som personture pr. hverdagsdøgn

på virkeligheden. Det samme gælder forudsigelser omkring udviklingen i bilejerskabet.

Til gengæld er der en række afvigelser i de trafikale forudsigelser for biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik.

For den kollektive trafik tyder det på, at corona-pandemien har haft en betydelig negativ effekt på antallet af passagerer. Dette gør sig måske også i nogen grad gældende for cykeltrafikken, der faldt markant omkring corona og derfor lander på status quo i forhold til 2012.

For biltrafikken overestimeres udviklingen markant i de trafikale forudsigelser. Trængselskommissionens beregninger af udvikling i biltrafikken skyder 10-15% procentpoint over den faktiske udvikling. Forvaltningen har erfaring med, at dette er en generel tendens i trafikmodeller, der anvendes til beregning af fremtidsscenarier. Dette bør man være opmærksom på, når man planlægger fremtidens infrastruktur og-/eller beregner samfundsøkonomisk værdi eller tab heraf i forbindelse med projekter.

### **Bilag 1:**

#### **Oversigt over centrale resultater fra trafikberegningerne i Trængselskommissionens rapport fra 2013**

		Basis	Vækst		Effekt af	Effekt af
	2012	2025	2012-2025	Strategi	strategi	strategi i pct.
<b>Biltrafik</b>						
Ture (1.000)	3.533	3.879	+9,8%	3.842	-37	-1,0%
Trafikarbejde (1.000 km.)	37.395	43.349	+15,9%	43.339	-10	-0,0%
- heraf indre bydele	4.429	4.832	+9,1%	4.778	-54	-1,1%
- heraf Ringbyen	12.089	13.632	+12,8%	13.532	-100	-0,7%
- heraf Korridorerne	20.877	24.885	+19,2%	25.030	+145	+0,6%
Transportarbejde (1.000km.)	53.370	60.320	+13,0%	60.220	-100	-0,2%
CO <sub>2</sub> (1.000 tons per år)	2.079	2.134	+2,6%	2.133	-1	-0,0%
Forsinkelsestid (køretøjstimer)	40.678	79.688	+95,9%	67.798	-11.890	-14,9%
<b>Kollektivtrafik</b>						
Ture (1.000)	959	1.100	+14,7%	1.140	+40	+3,6%
Påstigere (1.000)	1.422	1.707	+20,0%	1.757	+50	+2,9%
- heraf bus	639	508	-20,5%	477	-31	-6,1%
- heraf S-tog	416	383	-7,9%	460	+77	+19,9%
- heraf metro	179	499	+178,8%	505	+6	+1,2%
Passagerkm.(1.000km.)	14.498	18.294	+26,2%	19.193	+899	+4,9%
- heraf bus	2.930	2.412	-17,7%	2.331	-81	-3,4%
- heraf S-tog	4.808	4.334	-9,9%	5.497	+1.163	+26,8%
- heraf metro	763	1.979	+159,4%	1.949	-30	-1,5%
CO <sub>2</sub> (1.000 tons per år)	187	181	-3,2%	205	+24	+13,3%
<b>Cykel</b>						
Ture (1.000)	1.192	1.222	+2,5%	1.252	+30	+2,5%
Transportarbejde (1.000km.)	4.330	4.450	+2,8%	4.690	+240	+5,4%
<b>Luftforurening</b>						

NO <sub>x</sub> (tons per år)	7.661	3.306	-56,8%	3.286	-20	-0,6%
PM2,5 (tons per år)	355	237	-33,2%	235	-2	-0,8%
<b>Klima</b>						
CO <sub>2</sub> (1.000 tons per år)	2.266	2.315	+2,2%	2.338	+23	+1,0%

Peter Højer  
Vicedirektør